

La propuesta de peajes a los camiones en autovías costaría 65 millones al sector regional

La patronal del transporte Froet y los grandes grupos logísticos advierten del impacto que supondría el modelo que reclaman las grandes concesionarias para invertir en carreteras

ZENÓN GUILLÉN



MURCIA. La potencial aplicación del modelo de financiación de carreteras en España planteado por el 'lobby' de las grandes compañías concesionarias de infraestructu-

ras, Seopan, que defiende la aplicación de una tarifa de 14 céntimos por kilómetro para camiones y autobuses en las autovías y autopistas del país, tal como publicó LA VERDAD el pasado 2 de julio –incluida una tarifa media de 3 céntimos para los coches–, mantiene en alerta al potente sector del transporte de la Comunidad. Y es que se teme el impacto económico en el caso de que algún día se hiciera realidad esta propuesta tras haberse puesto ya sobre la mesa de forma reiterada en varias ocasiones como solución para el déficit inversor en las carreteras, así como para resolver los que considera ineficiencias y desigualdades del sistema actual.

Desde la Federación Regional

de Organizaciones y Empresas de Transporte (Froet) estiman que solo para las empresas murcianas que realizan transporte internacional (exportaciones e importaciones) el escenario que se plantea con el precio de peaje de 0,14 euros/Km para cubrir los gastos de mantenimiento, y que afectaría a los vehículos pesados, supondría un coste global anual de alrededor de 65 millones de euros, «ha-

«Nuestros productos hortofrutícolas serían menos competitivos», resalta Manuel Pérezcarro, secretario general de Froet

ciendo que nuestros productos hortofrutícolas sean menos competitivos y que se encarecieran las importaciones», según advierte el secretario general de la patronal del transporte de la Región de Murcia, Manuel Pérezcarro.

De igual modo, apuntan que se verían afectados los transportes de mercancías de ámbito nacional e interregional. Por tanto, hacen hincapié en que «sería un lastre para la economía que repercutiría directamente en el bolsillo de los ciudadanos». Hay que tener en cuenta que la cifra de vehículos pesados en nuestro territorio supera las 17.500 unidades, con un total de 2.922 empresas y autónomos. Porque el sector tiene claro que contribuye de manera más que suficiente al mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras que utiliza, a través de los impuestos que paga derivados del combustible (impuesto especial de hidrocarburos e IVA).

El director de la unidad de Transporte de Grupo Caliche, Demetrio Lajarín, manifiesta que «esta medida, en caso de aplicarse, supondría una carga económica adicional para el sector logístico,

co, incrementando los costes operativos de todo el sector». A demás, puntualiza que «a través de impuestos específicos, ya contribuímos de manera directa al mantenimiento de infraestructuras. Este modelo que se plantea no es sostenible porque penaliza injustamente a las empresas y tendría inevitablemente un impacto negativo en la economía regional y nacional».

Un reciente informe publicado por la Fundación Corell, titulado 'Balance económico, fiscal, social y medioambiental del sector', elaborado por la firma Transyt, calcula que la aportación neta del transporte de mercancías por carretera a las arcas públicas en España supera los 5.400 millones de euros anuales, según datos de 2021, de los que la parte mayoritaria corresponde al impuesto de hidrocarburos (4.240). El resto corresponde al impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (376,5), ITV (412,1) y los propios peajes existentes (388,85). Sin olvidar, los impuestos por el tacógrafo (22,16) y los de las autorizaciones (5,88).

En cambio, la aportación del ferrocarril de mercancías, según este estudio, se sitúa en apenas 22,03 millones de euros en ese mismo año, por el impuesto especial sobre electricidad (IEE) y cánones.

El CEO de ESP Solutions, David Moreno, también subraya respecto a la propuesta de Seopan que «el impacto en costes sería muy alto, ya que encontraremos siempre la dificultad en la repercusión en las tarifas de los servicios», mientras añade que «las empresas de transporte no deberíamos tener ningún impacto en nuestros resultados, y ser solo los recaudadores del peaje». Aparte, «la importación de los pesos se debería poder reflejar a pie de factura para que las tarifas no se vean impactadas y nuestros clientes puedan conocer el costo real de los pesos y poder repercutirlo al precio de los productos transportados».

Las grandes concesionarias recuerdan en su informe 'Alternativas de tarificación por el uso de vías de alta capacidad de la red española de carreteras' que el mantenimiento de la red viaria española se financia casi exclusivamente a través del presupuesto público, lo que implica que toda la carga económica recae sobre el contribuyente, independientemente de su uso de las infraestructuras.



La autovía A-7 repleta de camiones, en el tramo entre Murcia y Lorca, en una imagen reciente. **NACHO GARCÍA**

El impulso de la intermodalidad no cambiará la salida de los productos del campo por vía terrestre

Z. G.

MURCIA. Con respecto a la futura evolución de la actividad logística en la Región de Murcia desde el sector empresarial siguen priorizando la apuesta por carretera como eje esencial para el movimiento de mercancías. Y es que «en cuanto a la demanda en otras

modalidades no creemos que vaya a cambiar mucho porque el transporte de fruta, verdura y otros productos perecederos estrella españoles seguirá realizándose principalmente por vía terrestre», sostiene Alex De Vaan, director de expansión de la unidad de Transporte de Grupo Caliche. De hecho, más allá de que exista una mayor pe-

netración en estos ámbitos por parte de las compañías, la realidad es que todo está muy condicionado según el tipo de mercancía que se gestiona.

«El transporte intermodal, o sea en este caso vía marítima y en tren, sólo es una opción para ciertos productos por temas de velocidad y capacidad disponible. Por ejem-

plo, las grandes superficies británicas no quieren recibir mercancías perecederas en barco porque perderían algún día de 'shelf life' (vida útil de conservación) en sus tiendas», añade De Vaan.

En el caso de ESP Solutions Group, su CEO, David Moreno, indica que «no comercializamos la gestión de transporte marítimo en contenedores. Somos transportistas terrestres», aunque aclara que «utilizamos las líneas de 'ferry' como complemento de la carretera. Como también se utilizan las autopistas ferroviarias, subiendo

los camiones al tren en distintos trayectos en Europa». Y es que son usuarios de las líneas que conectan África y Europa a través del Estrecho de Gibraltar, la conexión con Reino Unido por el Canal de la Mancha y también los enlaces desde Alemania con Escandinavia.

Por último, el ejecutivo de Caliche, insiste en que con el nuevo cobro de peaje que se plantea «al final se encarecerán los productos españoles, sobre todo en el resto de Europa, y complicará la posición de los transportistas aún más por la subida de costes».